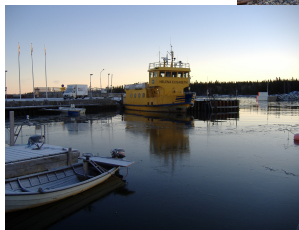


Holmön 2012-02-02

HOLMÖN I FRAMTIDEN

2012 - 2042



HOLMÖBORNAS TRANSPORTALTERNATIV

2012

Transportmedlet styr Holmöns utveckling !

TILLBAKABLICK

Holmön har varit befolkad i 700-800 år, med tillfälliga besökare även före det. Fisket har varit den viktigaste näringen. Under största delen av alla dess år har man levt i balans med naturen och av vad den gett. Fram till mitten av 1930talet ordnade öborna själva sina transporter, som tidigare varit av mindre omfattning. Staten, genom Vägverket, startade då samhällsbetald färjetrafik till Osnäs. På grund av uppgrundning i Osnäsfjärden flyttade man färjeläget till Norrfjärden 1956. I samband med flytten inköptes en större färja. Nuvarande färjan byggdes 1983, den angör samma hamnar som togs i drift 1956. Färjledens längd är 9.750 meter. Resan över öppet hav tar 40 minuter. Staten, genom Trafikverket är fortfarande huvudman för trafiken.

DAGENS TRANSPORTSITUATION

Färjan Helena Elisabet(1983) upprätthåller dagens trafik, nedgraderad från 173 passagerare till 59. Färjan är klart otidsenlig, och har mängder av driftproblem. Dessutom är resorna mycket besvärliga i dåligt väder med kraftig slingring och sättning. Färjans skrov är inte konstruerat för isbrytning. En liten svävare inköptes från Kanada 2010, avsedd endast för istrafik. Lyftförmåga- och kapacitet är mycket begränsade. Havererar ofta. Ingen av farkosterna är lämpliga för framtida trafik på leden. Kapacitet, funktion och prestanda för Holmön och Kvarkens besvärliga förhållanden saknas. Kvarken isbildas under vintern och är ofta utsatt för kraftiga vindar, grov sjö och starka strömmar.

Vid eventuella driftproblem finns inga reservfartyg att tillgå från Haparanda i norr till Stockholm i söder, vilket kräver farkoster med hög driftsäkerhet. Vilket vi INTE erbjuder idag.

REGERINGSBESLUTET 2007

Grundlades av Thage G.´s förhandlingsuppgörelse. Regeringens beslut om Holmöns framtida transporter består av två delar.

Den ena delen fastslår att staten är huvudman hela året för Holmöns trafik, vilket vi alla uppskattade.

Den andra delen av beslutet stipulerade att Trafikverket skulle använda en stor svävare och bygga om nuvarande färjan till lastfartyg. Den senare delen av beslutet är omöjlig att genomföra (se nedan), och har inneburit stora problem för både Trafikverket och alla resenärer på Holmöleden.

3.

Förhandlingsuppgörelsen baserades på möten mellan Umeå kommun, Landstinget, Länsstyrelsen och Vägverket. Ingen av de inblandade parterna hade någon kunskap om de speciella krav som måste uppfyllas för en framtida tidtabellbunden trafik med rätt kapacitet till Holmön. Därav uppstod dagens låsta situation, baserat på en dåligt underbyggd uppgörelse.

Den stora, stipulerade, svävaren går ej att använda, på grund av miljökrav. Den har även mycket begränsad kapacitet och dåliga prestanda, vilket innebär att den inte kan köra i grov sjö eller kraftig vind. Förhållanden som vi ofta utsätts för under trafik på Kvarken. Tidtabellbunden trafik blir därav omöjlig att genomföra.

Helena Elisabet är direkt olämplig att byggas om till lastfartyg, eftersom skrov och form gör att bärigheten är kraftigt begränsad. Hon kan inte uppfylla de transportmål vi behöver i framtiden. Året runt trafik är inte möjlig, på grund av is, normalt isstopp är 1-3 månader årligen. Färjan är 29 år gammal, motorer och elsystem är inte i skick. Motorerna möter inte dagens miljökrav.

Beslutet av den 18 april 2007 är även till viss del olagligt i och med att man uppdrar åt Trafikverket att sätta sig över gällande miljökrav med kravet att använda en stor sväware och en färja med gamla motorer som inte följer dagens miljölagar.

Regeringsbeslutet innebär att Trafikverket tvingas använda de otidsenliga enheter vi beskriver ovan. En färja och en liten sväware, båda farkosterna har återkommande driftstörningar. Holmöborna lever idag med en konstant oro att inte kunna sköta sitt jobb eller möta sin skolplikt. Dubbelt boende framtvingas för yrkesverksamma Holmöbor.

Normal samvaro med familj, släkt och vänner försvåras ofta.

GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HOLMÖNS FRAMTIDA TRAFIK

- 1. Åretrunt boende skall säkerställas.**
- 2. Normal samhällsservice skall upprättas och vidmakthållas.**
- 3. Tillgängligheten skall öka med rätt färja och kundstyrd turlista.**
- 4. Statligt huvudmannaskap.**
- 5. Ett transportmedel som uppfyller nedan nämnda förutsättningar.**
- 6. Ombyggda och moderniserade hamnterminaler.**

4.

- 1. Åretrunt boendet är livsavgörande för en levande bygd och samhället. Umeå kommun, genom sina bolag och fritidskontoret, har satsat mångmiljonbelopp på Holmön för att möjliggöra åretrunt boende. Länsstyrelsen investerar i vandringsleder och andra investeringar i Sveriges största skärgårdreservat som finns på och runt Holmöarna. Bybor m.fl. satsar på vandrarhem, restauranger och boenden. Hus renoveras löpande. Äldreboendet är rikskänt som ett mönsterboende för äldre i sin egen hembygd. Jakt- och ungdoms verksamheten är mycket aktiv. Svenska kyrkan har nyligen renoverat prästgården och kyrkan. Positiv framåtanda och livskraft genomsyrar hela samhället.**
- 2. Samhällsservicen kräver att transportmedlet över havet skall kunna transportera; fulllastad timmerbil, mattransporter(obruten kylkedja), tankbil med bränsle, brandbilar och andra utryckningsfordon, varuleveranser, paketbilar, flyttbilar, servicefordon, grävmaskiner, gruskrossar, vägmaskiner, sopbil, större mängder byggmaterial, 20tal personbilar, 200 passagerare, husdjur, kor, får, motorcyklar, snöskotrar och cyklar med kärror.**
- 3. Tillgängligheten skall baseras på resenärernas behov. Dessutom bör överfartstiden vara högst 25-30 minuter. Förslagsvis går färjan första turen från Holmön 0530, sista turen för dagen från Holmön 2300. Totalt 8 turer per dag. Handikapp- och allergi anpassade utrymmen är idag en skyldighet som måste uppfyllas. Tidtabellbunden trafik året runt är ett grundläggande krav.**
- 4. Staten har varit huvudman för trafiken till Holmön sedan 1935 när allmän trafik startade. Holmöns vägnät är en del av Sveriges allmänna vägnät. Nuvarande färjan har inte BK2 kapacitet, vilket anslutningsvägarna på båda sidor har, det innebär att Helena Elisabeth inte klarar regelverkets krav på bärighet.**
- 5. Den nya färjan måste möta många kriterier, därför bör följande riktvärden styra nybyggnationen. Lastförmåga; 160MT. Längd; ca.45 meter. Lasthöjd; 4,6 meter. Djupgående på full last; 3,2 meter. Fart; 12-14 knop. Isbrytande förmåga; 70cm. kärnis. Miljöklassade tysta motorer. Utrustas med rörelsedämpande system. Genomkörande trafik. Visir fram och bak. Modell på färjan testas i provränna för optimala is- och sjöegenskaper.**
- 6. Terminalen i Norrfjärden är anno 1956, den på Holmön 1926, med viss modernisering på båda sidor 1983. Terminalerna måste renoveras för att öka passagerarsäkerheten och effektiviteten. Nya parkeringsytor anlägges, dels för bilar, men även för större bussar. Nuvarande parkering är klart otillräcklig. Med ett nytt transportmedel kommer antalet besökare att öka avsevärt.**

DAGENS LÄGE FÖR HOLMÖBORNA

L Ä G E T Ä R A L A R M E R A N D E A K U T !

Transportmedlet är det som till 100% styr Holmöns framtid. Holmöborna kan inte planera sin vardag, investeringar ställs in, utflyttning ökar, besöken minskar, men värst av allt är att människorna tappar framtidstron på morgondagen i sin hembygd.

Holmöns bofasta befolkning har halverats de senaste åren.

Framtidplanerna finns redan, men för att de skall förverkligas måste transporterna fungera och klara av rullande enheter. Besöksnäringarna bedöms vara den näring som kan öka snabbast. Näringslivet, genom vindkraften är även den en viktig aktör som kan få igång en positiv utvecklingen för framtiden på Holmön. Båda grupperna står i startgroparna redo att satsa, när Regeringen omprövar sitt tidigare beslut och satsar på Holmön.

SAMMANFATTNING AV TRANSPORTFRÅGAN TILL HOLMÖN

Holmöns transporter är illa hanterade under lång tid, problemen har eskalerat sedan regeringen fattade sitt beslut våren 2007, Trafikverket tvingas nu lösa Holmöns transporter med dag till dag lösningar, vilka fungerar mindre bra samt kostar skattebetalarna stora belopp.

Färja är det enda funktionella transportalternativ som kan klara Holmöns trafik året runt. Den föreslagna färjan beräknas var i drift en bit in på 2040talet, vilket innebär att kapitalkostnaden sprids på många år och gör alternativet ekonomiskt fördelaktigt.

Ge Sverige tillgång till Holmöns fantastiska miljö!

HOLMÖNS INFRASTRUKTURGRUPP

.....
Thorbjörn Lindberg

.....
Gunnar Larsson

.....
Olle Nygren

.....
Walter Holmberg